

(国土交通省ホームページより転載)

IMO 第 44 回船舶設計及び設備小委員会 (DE44) 開催について

標記会合は、平成 13 年 3 月 5 日から 9 日にかけてロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催される。我が国からは 17 人が参加した。

今次会合における当局に関連した主な審議結果については、以下のとおり。

1. 総会決議 A.744 (18) の改正について (議題 13 関連)

ナホトカ号事故を受け、同種の事故を防止する目的で、我が国からタンカーに関して、「船舶の縦強度評価を旗国検査時において評価し、一定の基準値以上の縦強度を持つこと」を規定する決議 A.744 (18) の改正案を DE43 (2000 年) で最終化し、MSC73 (2000 年 12 月) で採択された。DE43 では、縦強度の評価に船体の実状を忠実に反映させるための方法として、縦強度評価のためのインプットデータの適切なサンプリング方法を今次会合で検討することが合意された。

そこで、我が国はその方法及び評価に導入できる船体の適切な新替えまたは補強方法について検討し、今次会合に文書を提出した。

我が国提案の概要は次のとおりである。

縦強度評価のために計測する範囲は、船体中央部の $0.5L$ (L は船の長さ) 間であり、計測点は A.744 (18) で規定された点数である。また、縦強度の評価はタンクごとで行うこととし、同一タンクでは腐食環境が同じであると想定し、板厚衰耗状況が同じであると考えられる。修理はタンクごとに行い、その方法として、仮修理に限り二重張り (衰耗した板に帯状の板を重ねる修理方法) を認める。

これに対し、IACS (International Association of Classification Societies) は板厚計測を行う箇所について、必要があれば A.744 (18) より計測点の数を増やすこと、二重張りによる修理も認めること、等の主張を行った。

我が国と IACS の両案について、バハマ、ギリシャ、シンガポール、英国等が基本的に支持を表明したものの、英国やサイプラス等からさらに検討が必要との意見が出され、次回会合で継続して審議することとなった。

2. 操縦性暫定基準の見直しについて (議題 4 関連)

第 18 回総会 (1993 年) において、操縦性暫定基準 (A.751 (18)) が採択された。

本暫定基準は採択後 5 年後に見直すことが規定されており、我が国は、暫定基準適用後、多くの実船による操縦性データベースを構築し、暫定基準について検討を行い、操縦性暫

定基準で要求される Z(ジグザグ)試験の基準値(10度 Z 試験 2nd オーバーシュート角と、20度 Z 試験 1st オーバーシュート角)と、停止試験の基準値を見直すことを提案した。

我が国と韓国から実船の操縦性試験結果について詳細な説明を行い、暫定基準の見直しの必要性について各国の合意が得られたものの、基準値の具体的な改正案については、更に詳細な検討が必要とのことから、次回会合に追加のデータを提出することが要求された。

また、操縦性暫定基準のエディトリアルな修正と、操縦性暫定基準を海上公試運転で検証するための具体的な実施方法と推定法を記載している解説書(MSC/Circ.644)のエディトリアルな修正を行った。

(追記)

RO-RO 旅客船の救命いかだに対する低出力無線ホーミング装置(議題7関連)

Ro-Ro 旅客船の安全に対する 1995 年締約国会議において、Ro-Ro 旅客船用救命筏に低出力無線ホーミング装置を搭載することが必要とされ、MSC にその性能要件及び搭載要件の検討が要請された。その後、COMSAR がコーディネイト小委員会となり、DE 小委員会が補佐する形で検討が進められていたが、COMSAR4 において、SART が当該装置として最も適当であるとの結論が出され、その結論が MSC73 により承認された。

その結果、当該装置の性能要件については解決(決議 A.802(19)として既に存在する)するため、残された搭載要件について、本 DE 小委員会において検討し、今次会合で最終化することが必要であるとの状況が事務局より説明された。

英国より、搭載要件の検討は、全ての筏か又は何隻おきの筏に搭載するのか決定すべきであり、その際には何台の SART を積みば適切であるか費用対効果を考慮して検討すべきであるとの意見がなされた。また、最初から筏の容器に SART を収納させておくのか又は乗組員が筏に SART を持ち込むのかについても検討すべきであり、特に筏の容器に収納した場合、大型の Ro-Ro 船においては落下の際の衝撃に SART が耐えられるよう適切な試験所で落下試験等の検査がされるべきであるとの意見がなされた。

また、我が国より、現在の救命艇に対する規定では SART は少なくとも船舶の片舷に 1 つ搭載されており、乗組員が救命艇に持ち込むことになっていることに関連して、救命艇と救命筏の搭載要件のバランスを考慮した検討が必要であると発言した。その他には、アルゼンチンより現在の筏に SART を搭載するスペース的な余地があるのかとの疑問がでた。他、サイプラスからは本議題の提案がなされてから既に 6 年が経過したが、DE 小委員会の 2 会合では提出文書がいずれも無かったことから、もう一度提案の必要性を再検討すべきであるとの意見がなされた。また、ILMA からは、既に多くの船舶(漁船を含む)の救命筏に SART が搭載されており欠陥が報告されていないことや、Ro-Ro 船の場合には乗組員が SART を救命筏に持ち込むことは困難である旨説明があった。

最終的には、議長より、本議題の重要性に鑑み、MSC74 に本議題の目標年を 2002 年に

延長する要請を行った上で、今次会合における各国のコメントを考慮して、関係各国に対し次回会合に文書を提出するよう要請するとともに、次回会合で搭載要件の検討を最終化することが提案され、特段の反対なく合意された。